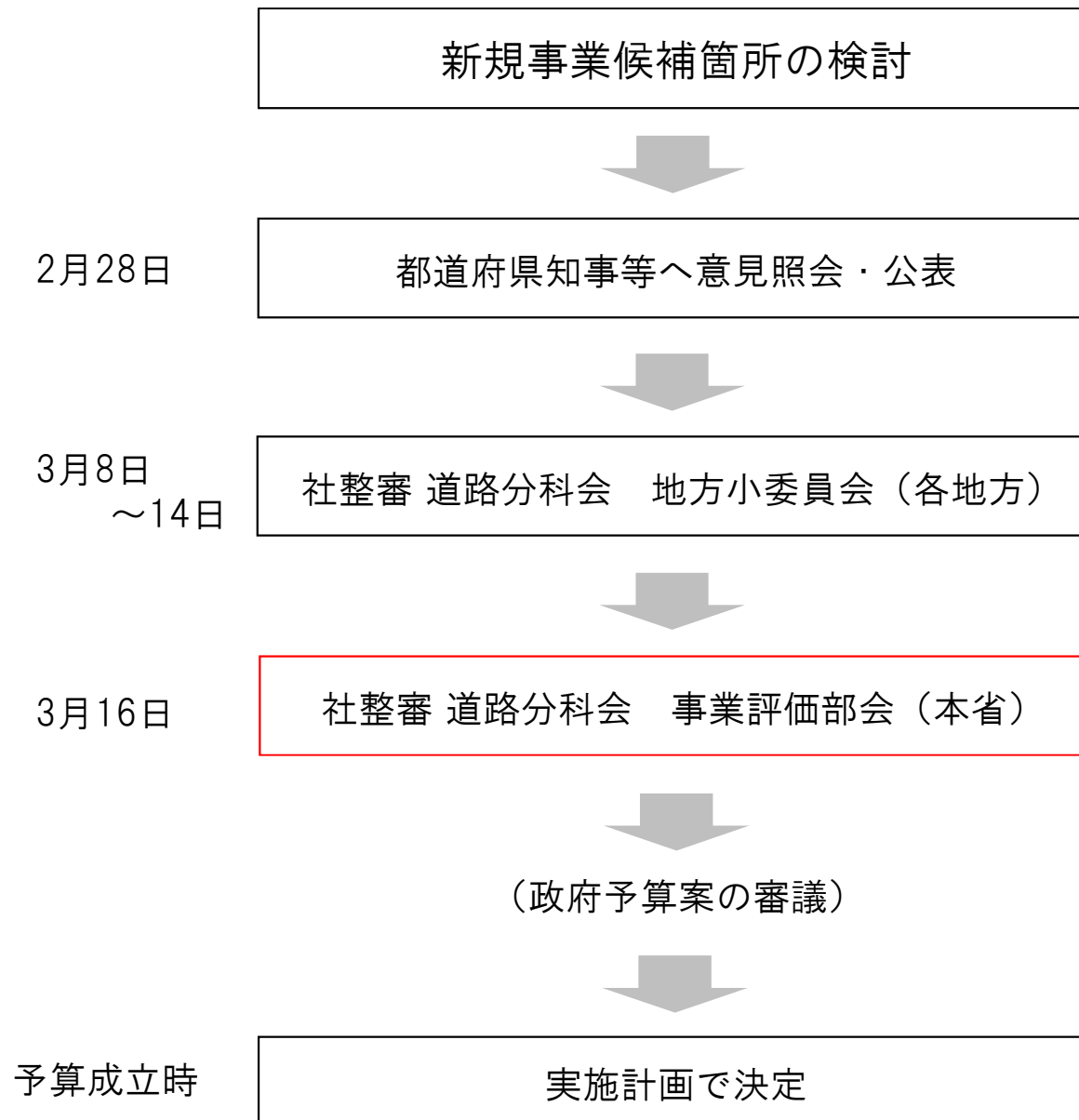


平成30年度 新規事業候補箇所 選定の考え方

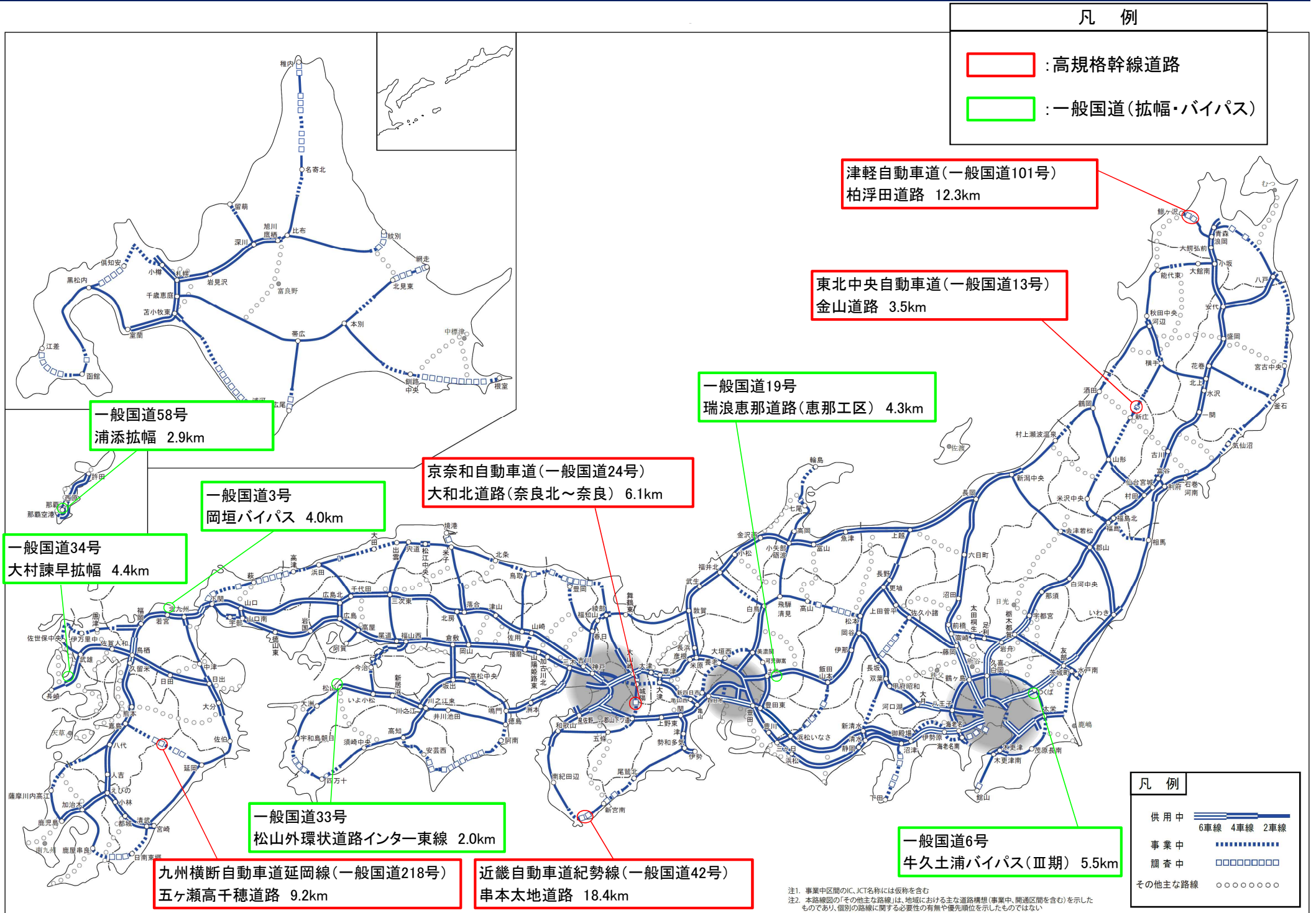
平成30年度(直轄道路事業) 新規事業化手続きのスケジュールについて



平成30年度(直轄道路事業) 新規事業候補箇所

No.	都道府県名	路線名	区間 (箇所名)	延長	全体事業費 (億円)	備 考
1	青森県	一般国道101号 (津軽自動車道)	かしわうきた 柏浮田道路	12.3km	380	
2	山形県	一般国道13号 (東北中央自動車道)	かねやま 金山道路	3.5km	130	
3	京都府 奈良県	一般国道24号 (京奈和自動車道)	やまときた ならきた なら 大和北道路(奈良北～奈良)	6.1km	2,050	
4	和歌山県	一般国道42号 (近畿自動車道紀勢線)	くしもとたいじ 串本太地道路	18.4km	900	
5	宮崎県	一般国道218号 (九州横断自動車道延岡線)	ごかせたからほ 五ヶ瀬高千穂道路	9.2km	470	
6	茨城県	一般国道6号	うしくつちうら 牛久土浦バイパス(Ⅲ期)	5.5km	380	
7	岐阜県	一般国道19号	みずなみえ な えな 瑞浪恵那道路(恵那工区)	4.3km	170	
8	愛媛県	一般国道33号	まつやまとかんじょう ひがしせん 松山外環状道路インター東線	2.0km	370	
9	福岡県	一般国道3号	おかがき 岡垣バイパス	4.0km	50	
10	長崎県	一般国道34号	おおむらいきはや 大村諫早拡幅	4.4km	160	
11	沖縄県	一般国道58号	うらそえ 浦添拡幅	2.9km	150	

平成30年度 新規事業化候補箇所(直轄事業)



対象事業: 高規格幹線道路

高規格幹線道路の未事業化区間のうち

- 道路ネットワークとしての課題(主要都市間の速達性、大規模災害に対する脆弱性)
- 並行する現道の課題(防災、渋滞、事故、走行性等)
- その他地域の抱える課題

が特に大きい区間



事業実施環境が整っている



津軽自動車道 柏浮田道路

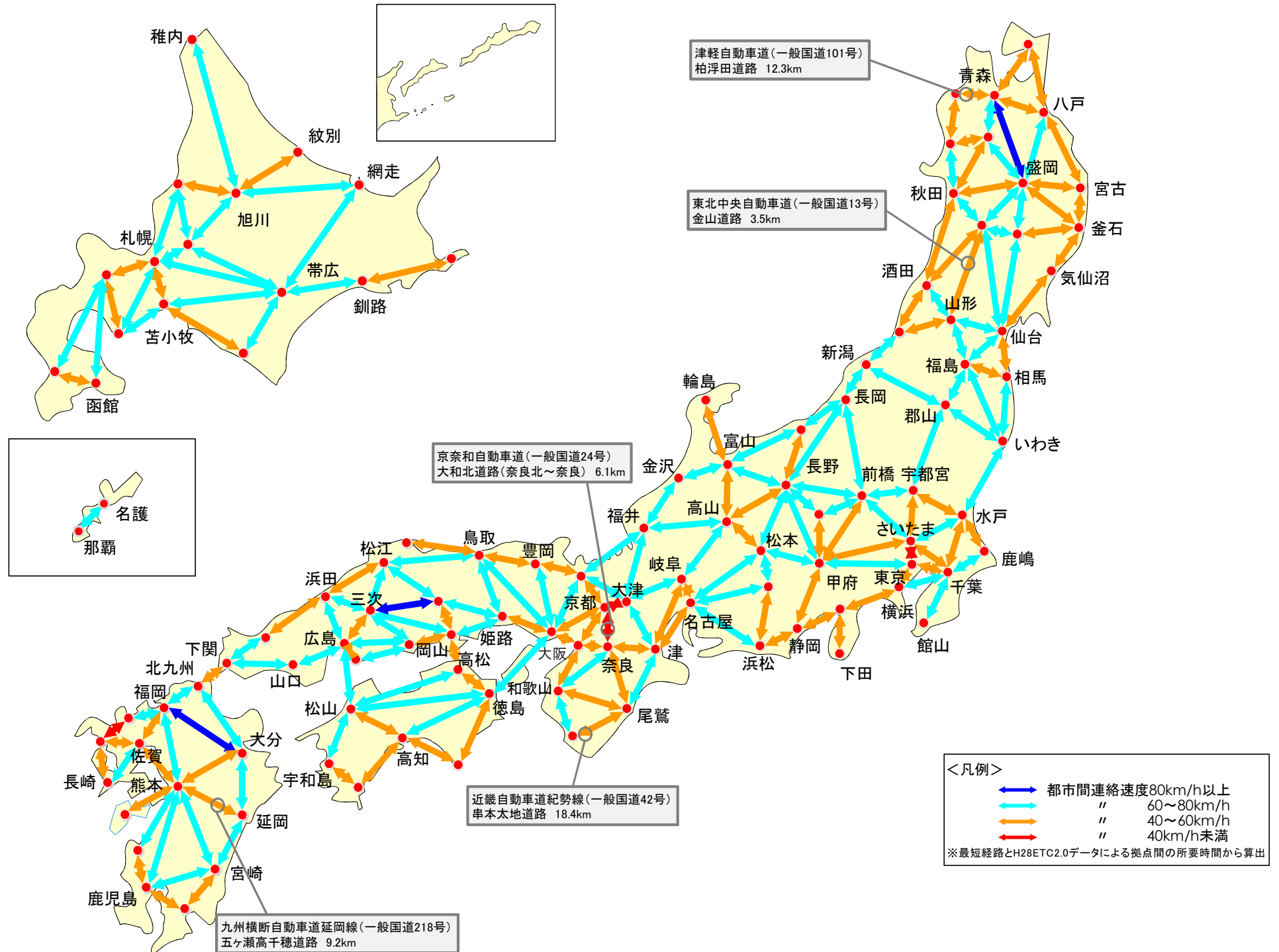
東北中央自動車道 金山道路

京奈和自動車道 大和北道路(奈良北～奈良)

近畿自動車道紀勢線 串本太地道路

九州自動車道延岡線 五ヶ瀬高千穂道路

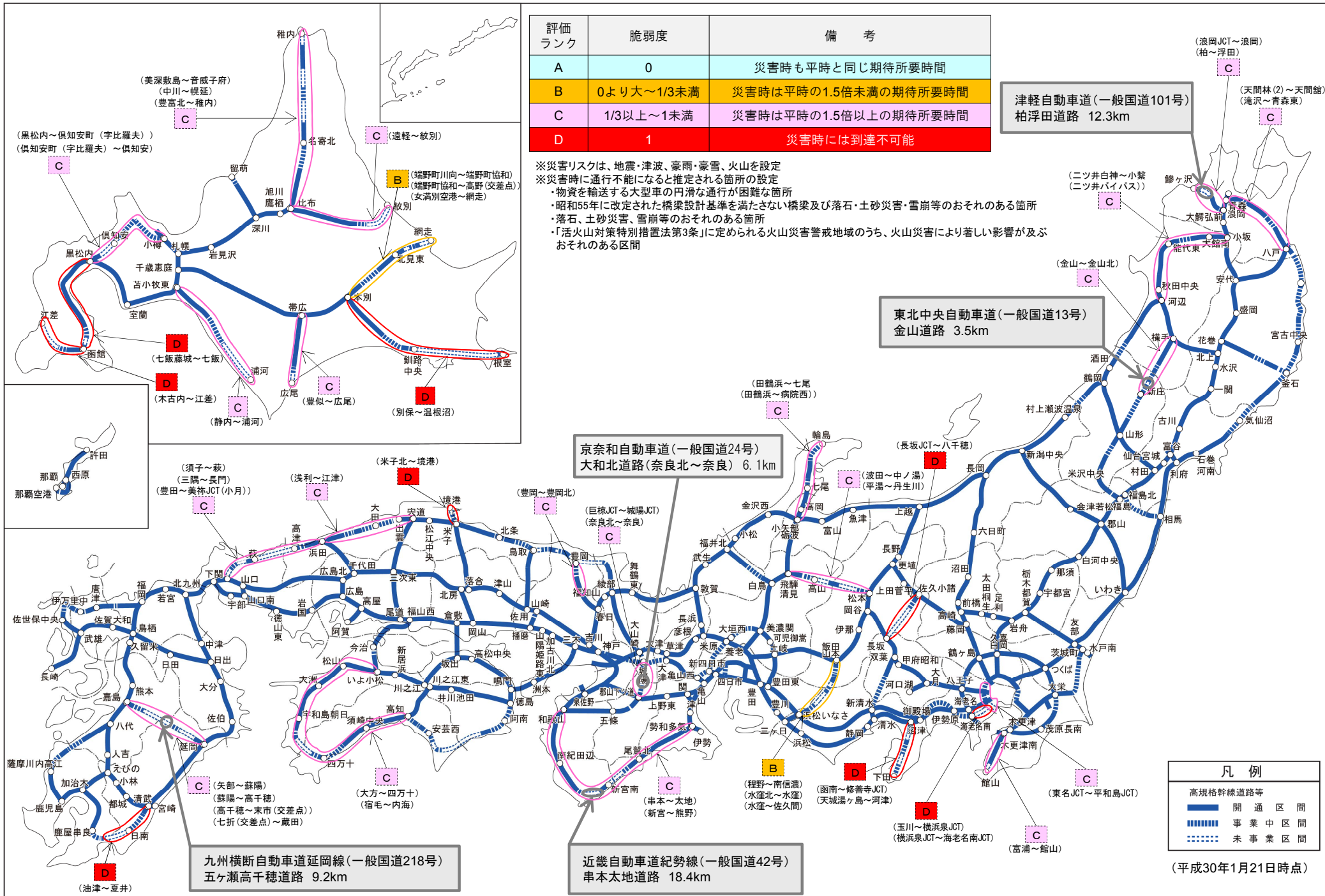
主要都市間の連絡速度



防災機能の評価レベル

評価ランク	脆弱度	備考
A	0	災害時も平時と同じ期待所要時間
B	0より大～1/3未満	災害時は平時の1.5倍未満の期待所要時間
C	1/3以上～1未満	災害時は平時の1.5倍以上の期待所要時間
D	1	災害時には到達不可能

※災害リスクは、地震・津波、豪雨・豪雪、火山を設定
 ※災害時に通行不能になると推定される箇所の設定
 ・物資を輸送する大型車の円滑な通行が困難な箇所
 ・昭和55年に改定された橋梁設計基準を満たさない橋梁及び落石・土砂災害・雪崩等のおそれのある箇所
 ・落石、土砂災害、雪崩等のおそれのある箇所
 ・「活火山対策特別措置法第3条」に定められる火山災害警戒地域のうち、火山災害により著しい影響が及ぶおそれのある区間



津軽自動車道(一般国道101号)
 柏浮田道路 12.3km

東北中央自動車道(一般国道13号)
 金山道路 3.5km

京奈和自動車道(一般国道24号)
 大和北道路(奈良北～奈良) 6.1km

九州横断自動車道延岡線(一般国道218号)
 五ヶ瀬高千穂道路 9.2km

近畿自動車道紀勢線(一般国道42号)
 串本太地道路 18.4km

凡例

- 高規格幹線道路等
- 開通区間
- 事業中区間
- 未事業区間

(平成30年1月21日時点)

未事業化区間の状況

《直轄事業》

○高規格幹線道路

No	路線名	区間		都道府県名	延長	ネットワークとしての課題		並行する現道の課題						代表的な期待される効果	事業実施環境 ※7					
		JCT間	IC間			主要都市間の到達困難性	大規模災害に対するネットワークの脆弱性(状況NW)		防災	渋滞	交通安全	走行性	ルート・構造の検討状況		都市計画の状況	環境影響評価の状況	備考			
							防火機能ランク ※1	防火機能ランク ※1										津波浸水区域(有・無) ※2	事前通行規制期間(有・無) ※3	通行止め実施(有・無)(H22～H28年度)
							JCT間	IC間												
1	北海道縦貫自動車道	函館IC～黒松内JCT	七飯藩城～七飯	北海道	3km		D	D												
2		比布JCT～稚内	深瀬敷島～菅原子府	北海道	36km			C												
3			中川～綾延	北海道	60km			C	D											
4			登富北～稚内	北海道	28km				D											
5	北海道横断自動車道 横室線	黒松内JCT～小樽JCT	黒松内～倶知安町(字比羅夫)	北海道	29km			C												
6		倶知安町(字比羅夫)～倶知安	北海道	5km				C												
7		本別JCT～横室	別保～温根沼	北海道	119km		O	D	D											
8	北海道横断自動車道 網走線	本別JCT～網走	雄野町川向～雄野町協和	北海道	4km				B											
9			雄野町協和～高野(交差点)	北海道	18km				B	B										
10			女満別空港～網走	北海道	23km					B										
11	旭川～紋別自動車道	比布JCT～紋別	遠軽～紋別	北海道	33km		O	C	C											
12	帯広～広尾自動車道	帯広JCT～広尾	登原～広尾	北海道	13km			C	D											
13	苫小牧自動車道	苫小牧JCT～浦河	稚内～浦河	北海道	41km			O	C	D										
14	函館～江差自動車道	函館IC～江差	木古内～江差	北海道	31km			O	D	D										
15	東北縦貫自動車道 八戸線	八戸JCT～青森JCT	大間林(2)～大間津	青森	5km				O	C										
16			滝沢～青森東	青森	4km					C										
17	津軽自動車道	郷ヶ沢IC～浪岡IC	浪岡～浪岡	青森	2km				O	C										
18			相～浮田	青森	12km						D									
19	日本海沿岸東北自動車道	小坂JCT～河辺JCT	二ツ井白神～小坂(二ツ井バイパス)	秋田	6km			O	C	C										
20	東北中央自動車道	横手JCT～新庄IC	金山～金山北	山形	4km			O	C	C										
21	関東東自動車道 館山線	館山IC～木更津南JCT	富満～館山	千葉	5km				C	C										
22	東京外かく環状道路	東京JCT～平和島JCT	東京JCT～平和島JCT	東京	24km				O	C	C									
23	第二東海自動車道	玉川IC～海老名南JCT	玉川～横浜東JCT	東京都 神奈川県	36km				O	D										
24			横浜東JCT～海老名南JCT	神奈川県	10km					D										
25	山形横断自動車道	長坂JCT～佐久小幡JCT	長坂JCT～八千穂	山梨 長野	34km				O	D	D									
26	能越自動車道	輪島IC～小矢部砺波JCT	田鶴浜～七尾(田鶴浜～病院西)	石川	6km				O	C	B									

※1 防火機能ランク: 道路ネットワークを「耐火性」、「多重性」の観点からA～Dの詳細ランクに等級分け(H28年度末供用済みおよび事業化済みネットワークによる評価)
A: 災害時通常時と同じ期待所要時間
B: 災害時は通常時の1.5倍未満の期待所要時間
C: 災害時は通常時の1.5倍以上の期待所要時間
D: 災害時には到達不可
※2 災害リスクは、地震・津波、豪雨・豪雪、火山を想定
※3 科学的根拠により設定された津波浸水想定区域域内で浸水する区間
※4 大雨や台風による土砂崩れや津波等の恐れがある箇所について、過去の記録などを元にそれぞれ規制の基準等を定め、災害が発生する前に通行止めなどの規制を実施する区間
※5 予一府県に基づく客観的な分析を基本としつつ、道路利用者の感覚や地域性を反映した評価方法の検討により、地域の実態との整合を図り渋滞対策協議会等において選定された箇所取
※6 死傷事故率の事故データに基づき区間や、地域の実情を知っている市町村や地域住民等へのアンケート等により潜在的な事故危険区間を収集し、学識経験者や道路利用者等の意見を聞き選定された区間
※7 H25・26・27・28年度の冬期において雪等の影響により車両が立ち往生したものを道路管理者が把握したものの
※8 「未」: 未着手 「斜線」: 手続き不要

未事業化区間の状況

《直轄事業》

○高規格幹線道路

No	路線名	区間		都道府県名	延長	ネットワークとしての課題		並行する現道の課題						代表的な期待される効果	事業実施環境 ※7			備考	
		JCT間	IC間			主要都市間の到達困難性	大規模災害に対するネットワークの脆弱性(状況NW)		防災	洪水	交通安全	走行性	ルート・構造の検討状況		都市計画の状況	環境影響評価の状況			
							防災機能ランク ※1										津波浸水区域 ※2		事前通行規制区間(有・無) ※3
27	中部縦貫自動車道	松本JCT～飛騨清見JCT	波田～中ノ湯	長野	27km	○	C	D	○	○		○	北陸地方・中部地方・関東東地方を結び、広域観光ルートの形成により、観光振興の発展に寄与	検討中	未	未			
28			平湯～丹生川	岐阜	21km												C		
29	伊豆縦貫自動車道	沼津IC～下田IC	函南～修善寺JCT	静岡	16km	○	D	D	○	○							近隣県と伊豆地域を結び、広域交通ネットワークの形成により観光振興を支援	検討中	未
30			天城湯ヶ島～河津	静岡	20km								D						
31	三遠南信自動車道	飯田山本IC～浜松いなさJCT	程野～南信濃	長野	13km	○	B	B	○	○			近隣県と三遠南信地域を結び、広域交通ネットワークの形成により観光振興を支援	確定	未	未			
32			氷窪北～氷窪	静岡	6km												B		
33			氷窪～佐久間	静岡	14km												B		
34	京奈和自動車道	巨摩JCT～郡山下ノ道JCT	巨摩JCT～城陽JCT	京都	6km	◎	C	B		○	○		京都、奈良、和歌山を結び、広域交通ネットワークの形成により周遊型観光や企業進出を支援	検討中	未	未			
35			奈良北～奈良	京都奈良	6km												B		
36	北近畿豊岡自動車道	豊岡北IC～和田山JCT-IC	豊岡～豊岡北	兵庫	5km		C	D				○					京都神地域と但馬地域を結び、山陰海岸ジオパーク等とのアクセス向上により、観光客増加に寄与	確定	未
37	近畿自動車道 紀勢線	和歌山JCT～勢和多気JCT	津次～次地	和歌山	18km	○	C	D	○	○	○	○	和歌山県南部地域での周遊性が確保され広域観光の活性化に貢献	確定					
38			新宮～熊野	和歌山三重	25km			D	○	○	○	○	○	名古屋都市圏と長紀州地域を結び、広域交通ネットワークの形成により観光業や農林水産業の振興を支援	確定				構造物連続区間となるため、調査・設計・コスト削減の検討が必要
39	中国横断自動車道 岡山米子線	米子JCT～境港IC	米子北～境港	鳥取	16km	○	D	D	○	○	○	○	境港と米子地域を結び、高規格ネットワークの形成、アクセス向上により観光振興を支援	検討中	未	未			
40	山陰自動車道	浜田JCT～小月JCT	淡利～江津	鳥根	7km	○	C	B	○	○	○	○	九州・山口地域と島根県西部を結び、高規格ネットワークの形成、アクセス向上、輸送の効率化により観光振興・地域経済の発展を支援	検討中	未	未			
41			須子～萩	鳥根山口	67km	○	C	C	○	○	○	○	○	下関・九州地域と長門市を結び、高規格ネットワークの形成、アクセス向上、輸送の効率化により、観光振興・地域経済の発展を支援	検討中	未			
42			三隅～長門	山口	8km		C	-							高知市内と幡多地域を結び、水産物の販路拡大や交流人口の拡大を支援	検討中	未		
43			豊田～美神JCT(小月)	山口	16km		C	C							幡毛湾港と南予地域、幡多地域を結び、交流人口の拡大や水産物の販路拡大を支援	検討中	未	未	
44	四国横断自動車道	いよ小松JCT～高知JCT	犬方～田万十	高知	6km	○	C	D	○	○	○	○	熊本空港・八代港と主要観光地を結び、連達性向上により、地域観光振興を支援	確定	未	未	猛禽類の生息状況等の調査が必要		
45			宿毛～内海	高知愛媛	33km	○	C	D	○	○	○	○							
46	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～延岡JCT-IC	矢部～藤崎	熊本	15km	○	C	C					東九州道等と連携した広域観光ルートの形成により、観光振興を支援	確定	未	未	重要な植物の生息状況等の調査が必要		
47			藤崎～五ヶ瀬	熊本宮崎	8km			C											
48			五ヶ瀬～高千穂	宮崎	9km			C											
49			高千穂～末市(交差点)	宮崎	3km		C							確定	未	未	重要な施設等への影響検討が必要		
50			七折(交差点)～蔵田	宮崎	16km		C							検討中	未	未			
51	東九州自動車道	清武JCT～志布志IC	油津～夏井	宮崎鹿兒島	34km	○	D	C	○				油津津と周辺観光地を結び、連達性向上により、地域観光振興を支援 志布志港と日南市・串間市を結び、輸送環境改善により、経済活動を支援	確定	未	未	構造物連続区間となるため、調査・設計・コスト削減の検討が必要		

※1 防災機能ランク：道路ネットワークを「耐災害性」、「多重性」の観点からA～Dの評価ランクに等級分け
(H28年度末供用済みおよび事業化済みネットワークによる評価)
A：災害時も通常時と同じ所定所要時間
B：災害時は通常時の1.5倍未満の期待所要時間
C：災害時は通常時の1.5倍以上の期待所要時間
D：災害時には到達不可能
※2 科学的根拠により設定された津波浸水想定区域内で浸水する区間
※3 大雨や台風による土砂崩れや落石等の恐れがある箇所について、過去の記録などを元にそれぞれ規制の基準等を定め、災害が発生する前に通行止めなどの規制を実施する区間
※4 データに基づき客観的な分析を基本としつつ、道路利用者の意見や地域性を反映した評価方法の検討により、地域の実感との整合を図り決断対象協議会等において選定された箇所
※5 死傷事故率の事故データに基づき区間や、地域の実情を知っている市町村や地域住民等へのアンケート等により潜在的な事故危険区間を収集し、学識経験者や道路利用者等の意見を聞き選定された区間
※6 H25・26・27・28年度の冬期において雪等の影響により車両が立ち往生したものを道路管理者が把握したものを「未」：未着手 「継続」：手続き不要

平成30年度 新規事業候補箇所 選定の考え方【一般国道(拡幅・バイパス)】

対象事業：一般国道(拡幅・バイパス)

地域における道路交通上の課題、地域からの要望があり、事業実施環境が整っている区間を各地方小委員会において審議の上、選定

全国的な政策課題に照らし必要性を確認

渋滞対策の観点からの必要性

- (例)
- ・地域の協議会等において特定された「主要渋滞箇所」等

事故対策の観点からの必要性

- (例)
- ・地域の協議会等において特定された「事故危険区間」等

防災・震災対策の観点からの必要性

- (例)
- ・近年大規模災害による被災有り
 - ・事前規制区間、防災点検要対策箇所など災害に対する脆弱性を有する区間 等

ストック効果を高める道路整備

合計：6事業

関東

一般国道6号 牛久土浦バイパス(Ⅲ期)

- 主要渋滞箇所 3箇所 [渋滞]
- 事故危険区間 2箇所 [事故]

中部

一般国道19号 瑞浪恵那道路(恵那工区)

- 主要渋滞箇所 1箇所 [渋滞]
- 事故危険区間 2箇所 [事故]

四国

一般国道33号 松山外環状道路インター東線

- 主要渋滞箇所 10箇所 [渋滞]
- 事故危険区間 11箇所 [事故]

九州

一般国道3号 岡垣バイパス

- 事故危険区間 1箇所 [事故]

一般国道34号 大村諫早拡幅

- 主要渋滞箇所 1箇所 [渋滞]
- 事故危険区間 8箇所 [事故]

沖縄

一般国道58号 浦添拡幅

- 主要渋滞箇所 6箇所 [渋滞]
- 事故危険区間 6箇所 [事故]

渋滞対策の観点からの必要性（例：主要渋滞箇所）

○ 検討の流れのイメージ

素案の選定（協議会※の意見）

- ・ 客観的データに基づき、渋滞発生箇所を抽出
- ・ 地域における交通特性を考慮した抽出方法を検討

※ 渋滞対策協議会は、国・地方公共団体等の道路管理者、都道府県公安委員会及び地方運輸局等により構成

パブリックコメントの実施（道路利用者等の意見）

- ・ 道路利用者が実感している渋滞箇所を抽出
- ・ 最新データや現地状況により渋滞状況を確認

「地域の主要渋滞箇所」の選定

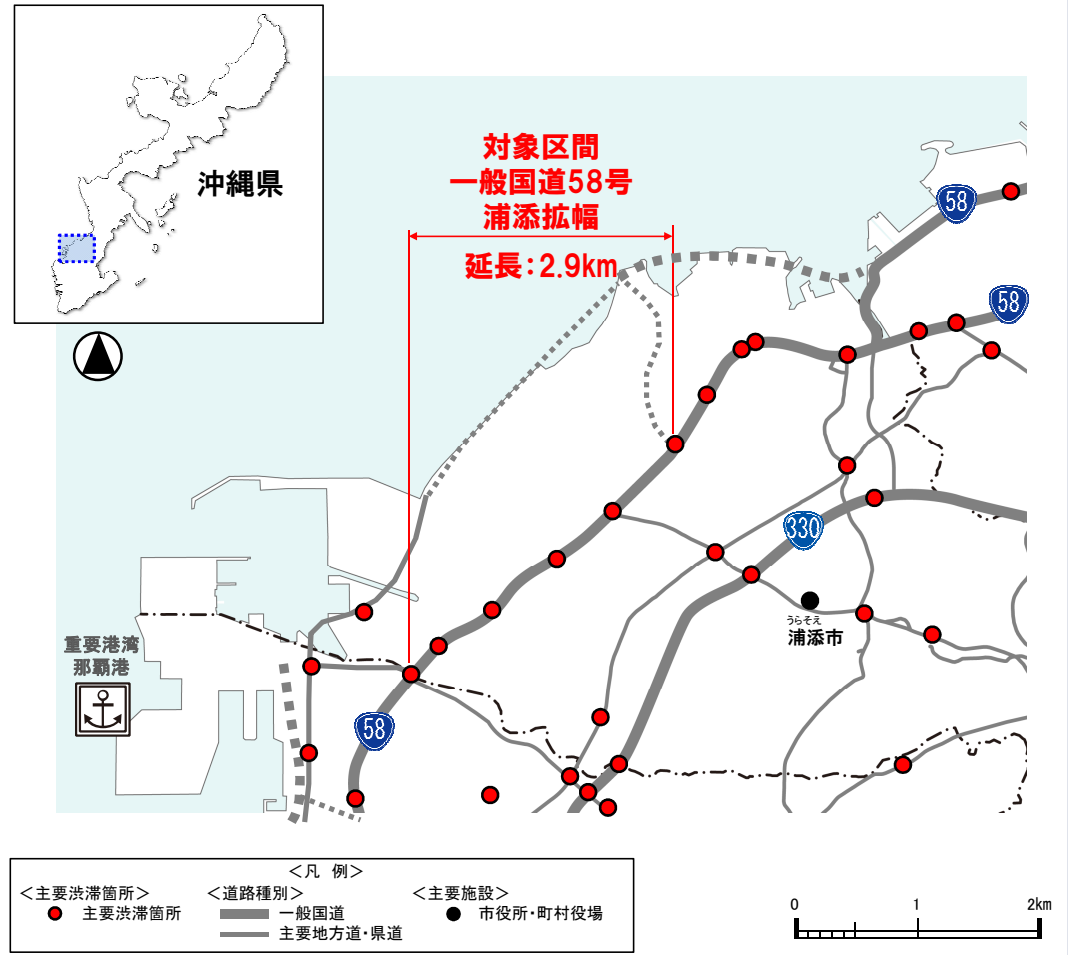
- ・ 集中する渋滞箇所は、効率的に対策を実施できるよう、区間またはエリアに集約

「渋滞の現状・対応の基本方針」を策定

ソフト・ハードを含めた対策の検討

沖縄県の例（沖縄地方渋滞対策推進協議会）

- 地域の交通特性から、平日の朝夕ピーク時の交通集中に伴う渋滞が確認されることから、主要渋滞箇所を選定
- 対象区間周辺は国際物流拠点産業集積地域に位置づけられ、那覇港や那覇空港の取扱い貨物量が増加し、物流などの交通需要の増加により更なる渋滞が懸念されるため、対象区間の対策を実施



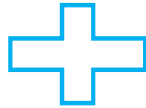
地域固有の課題解消の観点からの必要性（例：事故危険区間）

○ 検討の流れのイメージ

事故危険性が高い区間を明確化

○事故データに基づく区間

地域の実情を踏まえ、死傷事故率等の事故データに基づく区間を抽出



○潜在的な危険区間

地域の実情をよく知っている市町村や道路利用者団体、地域住民等へのアンケート等により、地域の声を収集

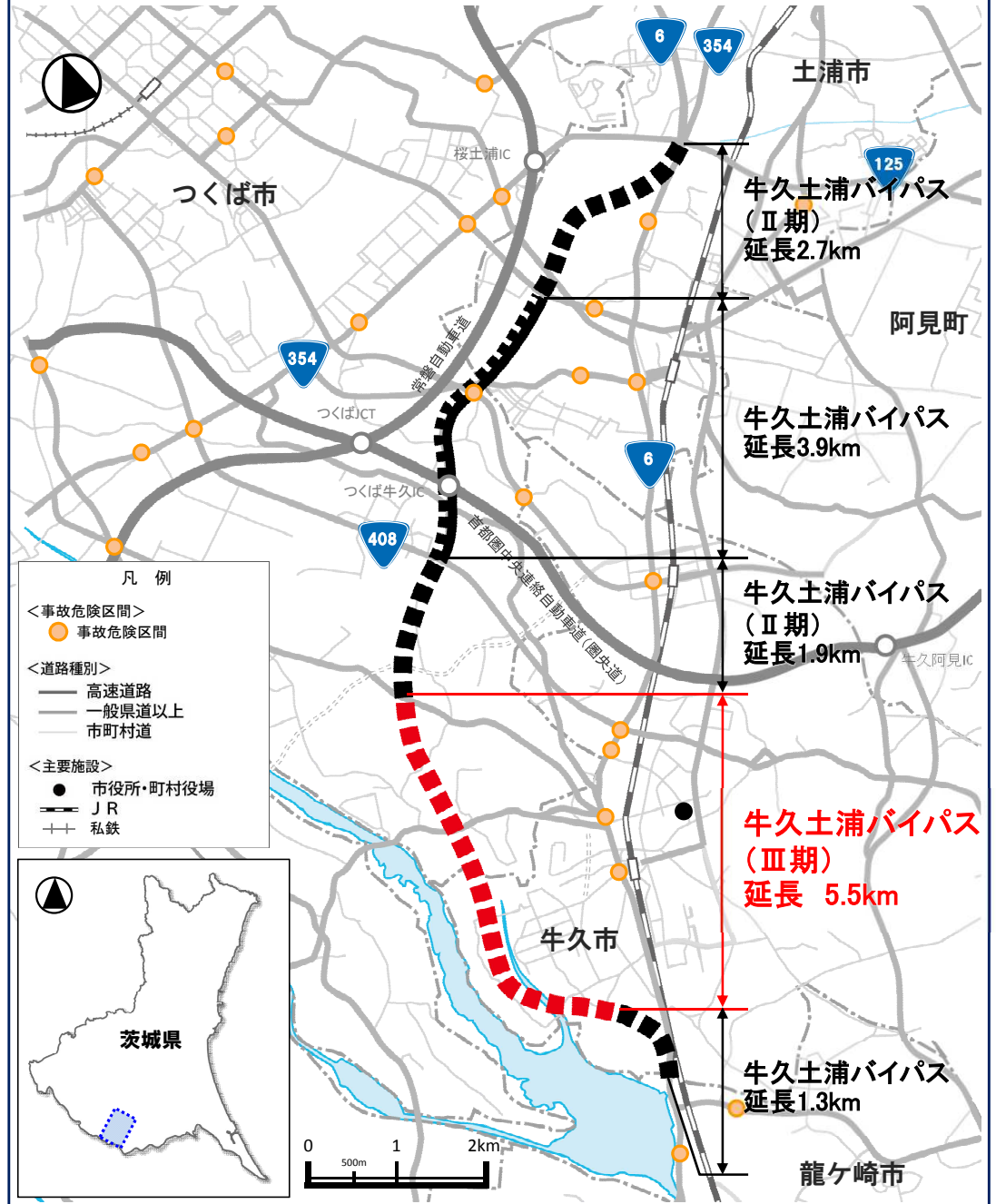
学識経験者
道路利用者
関係機関等
から意見聴取

意見

事故危険区間の選定

ソフト・ハードを含めた対策の検討

茨城県内の事故危険区間の例（茨城県移動性・安全性向上委員会）



ストック効果を高める道路整備の事例 (一般国道34号 大村諫早拡幅)

- 諫早市は、ICや空港への利便性を生かした工業団地等の産業基盤づくりにより、製造品出荷額は県内総額の約3割。
特に、多くを長崎空港から空輸する電子部品等は県内の約9割を占めるなど、県の経済を支える産業集積拠点として発展
- 近年普及が著しいスマートフォン等の需要増加により、電子部品等の製造品出荷額は約3割増加し、法人住民税が1割増加
- 円滑な物流環境の整備により、新たな工業団地への企業誘致も期待されるなど、更なる地域活性化に貢献



長崎県分譲中
の中で最大規模

諫早市新産業団地
(整備中)

就業者見込: 約1,500人

■ 製造品出荷額

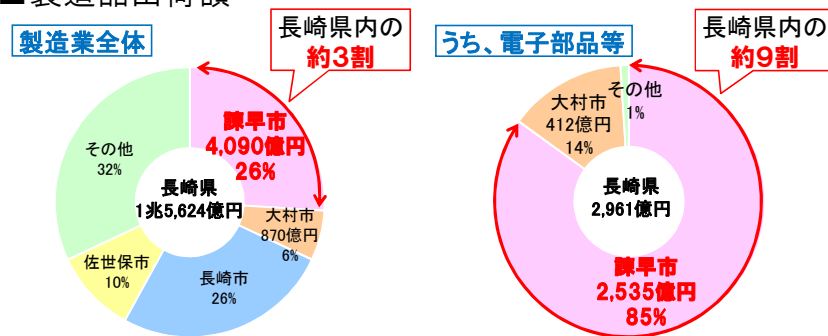


図1 諫早市の製造品出荷額の市町村別割合

出典: H26工業統計

■ 電子部品等の製造品出荷額が近年増加

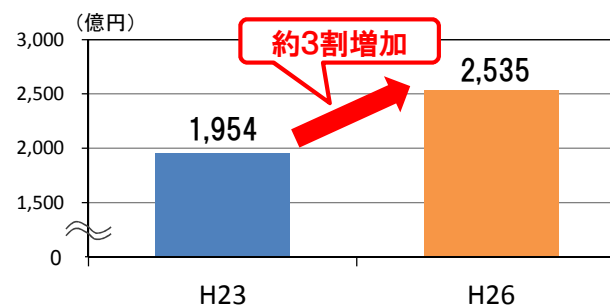


図2 諫早市の電子部品等の製造品出荷額の推移

出典: 工業統計

■ 法人住民税が増加

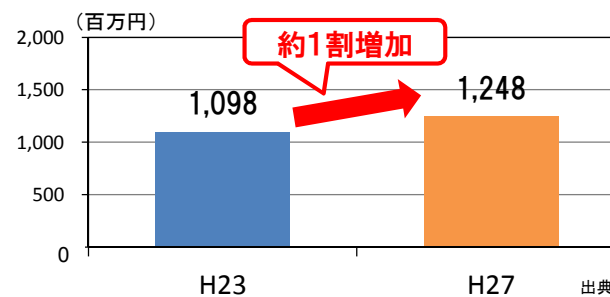


図3 諫早市の法人住民税の推移

※法人住民税
: 法人の収益・規模に
応じて課せられる税

出典: 地方財政状況調査関係資料
(総務省)